

Plenum

Tisdag 10.12.2024 kl. 22.10—1.47

6. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om handel med utsläppsrätter för distribution av fossila bränslen

Regeringens proposition RP 119/2024 rd

Utskottets betänkande EkUB 18/2024 rd

Andra behandlingen

Andre vice talman Tarja Filatov: Ärende 6 på dagordningen presenteras för andra behandling. Innehållet har godkänts i första behandlingen och lagförslaget kan nu antas eller förkastas. — Debatten börjar. Ledamot Mehtälä.

Debatt

0.00 **Timo Mehtälä kesk:** Arvoisa puhemies! Tosiaan meillä on toisessa käsittelyssä päästökauppalaki, ja muutamia ajatuksia siitä. Tätä 4. joulukuuta käsiteltiin ensimmäisessä käsittelyssä, vastaavaa.

Toisinaan ei voi kuin hieraista silmiä ja ihmetellä, miten nopeasti ja huonolla tavalla tärkein vaalilupaus voikaan vanheta. Käsittelemme juuri hallituksen — käytännössä kokoomuksen ja perussuomalaisen — lakiesitystä, joka tulee nostamaan polttoaineen hintaa vuodesta 2027 jopa euron litralta. Kaiken kukkuraksi parin päivän päästä perussuomalaiset yhdessä vihreiden, vasemmiston ja SDP:n kanssa äänestävät yhdessä tämän lain voimaan — siis kuulitte ihan oikein, perussuomalaiset yhdessä vihreiden, vasemmiston ja SDP:n kanssa. Miten tämä on mahdollista, kun viime vaalikaudella salin oikealta laidalta huudettiin kuin hyeenat polttoaineen hinnankorotuksille ja vihreiden ja vasemmiston esityksille?

Nyt hallitus aikoo nostaa polttoaineen hintaa vastoin omaa ohjelmaansa. Kyllä on aikoihin eletty. Arvoisa hallitus, jälleen kerran kysyn samat kysymykset:

1) Miksi päätitte ottaa liikenteen päästökaupan käyttöön etuajassa vuonna 2027? Ei olisi ollut pakko, ei olisi ollut pakko. Meillä on jo kansallinen hiilivero polttoaineverotuksessa.

2) Miksi päätitte sisällyttää päästökauppaan maa- ja metsätalouden? Tätä ei direktiivi edellyttänyt eikä vaatinut. Sitä paitsi meillä on jo olemassa polttoöljyn erityisjakelu, joka toimii hyvin.

3) Miksi puhutte laajasta kompensatiosta autoilijoille, kun itse valtiovarainministeri Purra on sanonut, että sellaista ei tule?

4) Kompensatiosta raskaalle liikenteelle ammattidiesel on viime hallituksen luoma pohjatyö, mutta nykymallilla se ei korvaa pahimmillaan kuin 15 prosenttia polttoainekustannuksista.

Arvoisa puhemies! Tätä lakiesitystä on mahdoton kannattaa. Ehdotan lakiehdotuksen hylkäämistä sekä vastalauseen 1 mukaisia lausumaehdotuksia:

Punkt i protokollet PR 132/2024 rd

1. Eduskunta edellyttää hallituksen valmistelevan uuden esityksen, jolla liikenteen päästökauppa otetaan käyttöön vasta vuonna 2031.

2. Eduskunta edellyttää, että päästökauppaa ei laajenneta kansallisesti maa- ja metsätalouden käyttämiin polttoaineisiin tai näille toimialoille ainakaan ilman täysimääräistä kompensatiota.

3. Eduskunta edellyttää, että raskaan liikenteen ja muun ammattiliikenteen täysimääräisestä kompensoinnista päätetään samassa yhteydessä, kun tehdään päätös päästökaupan käyttöönottamisesta.

4. Eduskunta edellyttää, että kuluttajien polttoainekustannusten erittäin voimakas hinnankorotus estetään oikein mitoitettulla ja kohdennetulla kompensatiolla samassa yhteydessä, kun tehdään päätös päästökaupan käyttöönottamisesta. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Kallio, olkaa hyvä.

0.04 Vesa Kallio kesk: Arvoisa puhemies! Tämä aihe on tullut käsiteltyä jo aika seikka-peräisesti keskustan edustajien toimesta. Pieni kooste tähän mennessä tapahtuneesta ja vähän tulevasta.

Purran—Orpon hallitus on kansallisella poliittisella päätöksellä ottamassa käyttöön EU:n päästökaupan vuonna 2027, vaikka käyttöönottoa olisi ollut mahdollista lykätä vuoden 31 alkuun saakka. Puhtaasti kansallisesti valmistellulla päätöksellä hallitus aikoo laajentaa päästökaupan koskemaan myös maa- ja metsätaloutta. Mitään pakkoa tai velvoitetta tähän laajentamiseen ei ole, ja maa- ja metsätalouden olisi voinut jättää kokonaisuudessaan päästökaupan ulkopuolelle. Hallitus arvioi saavansa päästökaupan käyttöönoton myötä vuosittain vähintään puolen miljardin päästökauppatulon, siis vuosittain 500 miljoonaa. Tämän summan maksavat suomalaiset liikennepolttoaineiden käyttäjät korkeampina pumppuhintoina, puoli miljardia euroa vuodessa, vähintään.

Arvoisa puhemies! Päästökaupan arvioidaan nostavan merkittävästi polttoaineiden pumppuhintoja, keskimäärin puhutaan yli 50 sentin hinnankorotuksesta. Osa asiantuntijoista on arvioinut korotusten olevan lähempänä euroa. Komission arvio 16 sentin hintavaiikutuksista on monien komissiosta riippumattomien asiantuntijoiden mukaan reippaasti alakantissa. Hintojen nousu voi olla raju heti vuonna 27 — vuosi 27 on muuten seuraava eduskuntavaalivuosi, ihan vain sivuhuomiona.

Polttoaineiden hintaa tulee päästökaupan lisäksi korottamaan jakeluvelvoitteen raju korotus vuonna 2028. Hallitus on päättänyt korottaa tuolloin jakeluvelvoitetta kerralla peräti 37 prosenttia suhteessa jakeluvelvoitteen edeltäneeseen tasoon. Hallituksen päätösten yhteisvaikutuksesta on muodostumassa aikamoinen hyökyaalto, koska voidaan puhua euron hinnankorotuksesta. Ongelmalliseksi tilanteen tekee se, että hallituksen varautuminen tähän tulossa olevaan on alkutekijöissään, jos sitäkään.

Kaikki tämä palapelibensapolitiikka olisi pitänyt rakentaa eri lähtökohdista. Nyt usean eri palapelin palat on kaadettu samaan laatikkoon, eikä kenelläkään ole malliksi kuvaa, mitä niistä pitäisi syntyä. Ainoa, mikä tiedetään, on hintalappu, eikä se ole halpa. Vastuullinen tapa edetä olisi ollut laatia laaja-alaisen liikenteen verotuksen kokonaisuudistus, ottaa siitä kuva ja leikata kuvan perusteella palapelin palat, mutta hallitus aiheuttaa uusia kustannuksia entisten päälle, eikä kokonaisuutta arvioida lainkaan. Kustannusten kompensointi ei ole käytännössä valmisteltu, on vain hyviä aikomuksia. Kaikki tietävät, mihin

Punkt i protokollet PR 132/2024 rd

hyvillä aikomuksilla päällystetty tie johtaa. Ainoa konkreettinen esitys on raskaalle liikenteelle luvattu ammattidiesel, sekin korvaa vain murto-osan kohoavista kustannuksista.

Arvoisa puhemies! Tässä palapelibensapolitiikassa rumin hallituksen temppu on, että valmiiksi vaikeuksissa oleva kotimainen maa- ja metsätalous pistetään maksamaan päästökaupasta, vaikka sektorin olisi voinut jättää kokonaan sen ulkopuolelle. On arvioitu, että tämä kustannus voi olla jopa yli 200 miljoonaa euroa, siis lähes puolet maatalouden yrittäjätulosta.

Tämä hallituksen virittämä bensiiniä nostaa jopa eurolla bensiinin litrahintaa, kuten on tullut todettua useampaan kertaan. Kyse ei ole mielipiteistä, vaan asiantuntijoiden ja hallituksen itse vahvistamasta tosiasiasta.

Päätökset ovat sataprosenttisesti hallituksen omia. Edellisen hallituksen teot tai tekemättä jättämiset eivät estä päättämästä toisin. Ottaen huomioon, miten sysihuonoksi hallitus on edellisen hallituksen tekemiset maalannut, ei luulisi vaativan suurtakaan ponnistusta tehdä paremmin, tai edes yrittää.

Arvoisa puhemies! Kysyttäessä, miten tämä kaikki vaikuttaa vuodesta 2027 eteenpäin, eräs kokoomuksen edustaja totesi, että tämä on seuraavan hallituksen ongelma — tämä on seuraavan hallituksen ongelma. Tarkoittaako tämä sitä, että nykyiset hallituspuolueet menevät seuraaviinkin eduskuntavaaleihin lupauksella perua nykyisen hallituksen päätökset? Onko kansan äänestettävä myös seuraavissa eduskuntavaaleissa bensiinin hinnan korottajat pois hallituksesta?

Arvoisa puhemies! Kannatan edustaja Mehtälän tekemiä esityksiä. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Piritta Rantanen, olkaa hyvä.

0.08 Piritta Rantanen sd: Herra puhemies! Tässä on käytetty edellä seikkaperäisiä puheenvuoroja, mutta haluan omalta osaltanikin hieman yrittää valottaa, mistä tässä on kysymys. Asiahan on siis aidosti monimutkainen, ja asian tiimoilta pyörii paljon lyhenteitä, MI-SUja ja KAISUja ja kaikkea muuta, ja ne kyllä monesti sekoittavat ymmärrystä.

Tässä on siis kyse päästökaupasta, joka on osa EU:n 55-pakettia, eli tällainen päästödirektiivin päivitys ja nimenomaan niin, että tämä on liikennettä ja lämmityspolttoaineita uutena mukaan tuova päästökauppa, ja tästä vapautetut toimialat ovat raide-, lentoliikenne ynnä muut. Nimenomaan nyt sitten ollaan ottamassa mukaan metsä- ja maatalous, koska näyttää siltä saamiemme asiantuntijakuulemisten mukaan, että esimerkiksi aiemmin käytössä ollut polttoaineen värjääminen ei riitä erottelemaan maataloudessa tai eri käyttökohteissa ollutta polttoainetta. Tämä asettaa haasteita siihen, kuinka pystyisimme järjestämään järkevästi sen, että pystyisimme erottelemaan eri polttoaineet toisistaan verotuksellisista syistä.

Tämä on nimenomaan niin, että tähän lopputulemaan on kansallisesti tultu, ja kyllä tämä tulee aiheuttamaan merkittäviä lisäkustannuksia. Itse olen siis ollut käsittelemässä tätä vain maa- ja metsätalousvaliokunnassa, ja näkökulmani on siis sieltä lähtöisin. Meidän lausuntomme aiheeseen oli kyllä yksimielinen maa- ja metsätalousvaliokunnassa. Lopullinen kustannus tulee siis tietoon vasta, kun järjestelmä lähtee käyntiin. Se kustannus vaihtelee vuosittain, ja ajatus on siis tehdä tällainen hyvitys maksualoille, jotka tähän nyt mukaan tulevat. Huomiota herättävää on kyllä se, että näiden hyvityskeinojen valmistelukaan ei ole vielä lähtenyt liikkeelle, ja todellakin asialla olisi kyllä hyvinkin kiire.

Punkt i protokollet PR 132/2024 rd

Tämä esitys on hallitusohjelman vastainen, ja omalta osaltaankin on mielenkiintoista, kuinka lopputulos on se, että tällainen on sitten tehty. Tästä on varmaan hyvin erilaisia summia. Itse olin sellaisessa kuulemisessa, jossa arvioitiin, että tämä jakelijoiden päästökauppa nostaisi päästöoikeuden hintaa 50 euroa tonnille, ja se tarkoittaisi sitä, että bensiinin sekoitehintaa se nostaisi 16 senttiä litralle. Mutta niin kuin sanoin, tämä on laskettu sillä ajatuksella, että se on 50 euroa tonnille, ja muistan käyttäneeni montakin kertaa esimerkkinä sitä, että kun aiemman päästökaupan hintaa on arvioitu, niin se on ollut 20—30 euroa silloin, kun niitä päätöksiä on tehty. Todellisuudessa se pyöri pitkän aikaa siellä 50 euron tietämillä, taisi olla viime hallituskaudella jo yli 90 euroa, ja siihen tämä epävarmuus nimenomaisesti liittyy, että me emme kukaan voi tietää, mihinkä se hinta sitten tosiasiallisesti asettuu.

Ja nimenomaan vielä se, että kun tästä on ajateltu nämä puolen miljardin tulot tulevan, niin kukaanhan ei tiedä sitä, mihinkä vaikka se seuraava hallitus nämä puolen miljardin tulot käyttää. Sehän voi olla niin, että tuleva hallitus käyttääkin ne johonkin aivan muuhun kuin kompensoidakseen juuri niitä, joilta ne rahat on kerätty. Tämä on minun mielestäni sellainen iso haaste tässä, se, kuka sen varmistaa, että myös tulevat hallitukset, seuraavat ja sitä seuraavat, muistavat, mihinkä tämä raha on kerätty, ja että se sitten tosiasiallisesti myös käytetään sinne, mitä varten se on kerätty. Esimerkiksi Metsäteollisuus totesi kuulemisissa, että pettymys siitä, että EU-tasolla on päätetty tätä soveltamisalaa laajentaa, on se suurin pettymyksen syy, ja huomionarvoista heidänkin kuulemisessaan oli se, että kaikki EU-maat eivät ole tässä samassa tilanteessa.

Aiemmassa puheenvuorossa oli ammattidieselistä, joka voi olla osa ratkaisua, mutta eipä ole kuulunut mitään siitäkään, koska meillä ammattidiesel käytössä olisi. Ajattelenkin niin, että on erittäin nopeasti valmisteltava tämä ajateltu hyvitys energiaverotuksessa. Siitäkin valiokunnassa kuulimme, että olisi niin, että se on mahdollista toteuttaa maataloudelle energiaverojen palautuksen kautta mutta metsätaloudelle sitten taas ei, tai toisten asiantuntijojen mukaan se on mahdollista myös sinne metsätaloudelle, ja tämä jäi kyllä hyvin epäselväksi, miten se todella on. Joka tapauksessa on niin, että kun tämä hyvitysjärjestelmä nyt luodaan, niin sen täytyy kaikkien alkutuottajien ja kaikkien eri toimialojen osalta toimia tehokkaasti eikä ajaa yrityksiä eikä maatiloja kassakriisiin niin, että nyt maksetaan ja jonakin muuna vuonna saadaan verotuksen kautta sitten se hyvitys takaisin. Järjestelmän täytyy olla kyllä sellainen, että kun se maksu siellä pumppuasemalla tapahtuu, niin se palautuskin nopeasti tulee. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Puisto, olkaa hyvä.

0.14 Sakari Puisto ps: Kiitos, arvoisa puhemies! Me käytiin ensimmäisessä käsittelyssä tästä asiasta jo vilkas keskustelu eli päästökaupasta, ja silloin vastattiin niihin kysymyksiin, mitä täällä esitettiin, ja korjattiin myös monia tahallisia väärinymmärryksiä tai väitteitä. Tämähän on päästökaupan toimeenpano EU-direktiivillä, mistä päätettiin Marinin—Saarikon hallituksen aikana joulukuussa 22. Itse asiassa minulla on tässä esillä tiedote, jossa silloinen ympäristö- ja ilmastoministeri lähes iloitsee siitä, että tämä on saatu maaliin, ja toteaa, että päästökauppa on osoittautunut menestystarinaksi, ehkä viitaten siihen ETS ykköseen. Mutta tässä on kyseessä tämä toinen vaihe, ETS kakkonen, ja tämä soveltuu paljon huonommin tällaiseen liikenteen jakeluun kuin se alkuperäinen ETS ykkönen, ja siitä

Punkt i protokollet PR 132/2024 rd

nämä monet ongelmat johtuvat. Eli keskusta oli tästä päättämässä, ja tähän nimenomaan liittyy tämä rakennusten erillislämmityksen ja tieliikenteen päästökauppa.

Mitä tulee tähän lykkäykseen, niin sellainen sinänsä on mahdollista, mutta sille on erilaisia ehtoja asetettu tässä artiklassa 30 e., ja edellytyksenä lykkäykselle, siis vuodesta 2027 vuoteen 2031, on se, että jäsenvaltiossa on käytössä säänneltyyn yhteisöön kohdistuva hiilivero, joka on tasoltaan päästöoikeuden hintaa vastaava, ja siihen sisältyvät nämä erilaiset raportointivelvoitteet, tarkkailu, todentaminen ja muut velvoitteet, ja myös se, että jäsenmaa sitoutuu suorittamaan osuutensa sosiaalirahastoihin ja näihin erilaisiin EU:n omiin varoihin eli budjettiin — juuri niin kuin tässä on ja mistä sovittiin silloin kaksi vuotta sitten.

Mitä tulee tähän kompensatioon, niin meillä on tässä lausuma siitä, että eduskunta — katsotaanpas se ihan sanatarkka muotoilu vielä: ”Eduskunta edellyttää, että hallitus seuraa päästöoikeuden hintatason kehittymistä sekä valmistelee erilaisia kompensatoratkaisuja vastaamaan tilanteeseen, jossa päästöoikeuden hinta nostaa polttoaineiden hintaa kohtuuttomasti.” Ja tähän olennaisesti liittyy nimenomaan se ammattidiesel, ja kun tämä tulee vuonna 27 voimaan, niin tarkoitus on, että silloin myös se ammattidiesel on voimassa. Meidän ollaan jo aikaisemmin tehty polttoaineverojen laskua, me ollaan laskettu jakeluvelvoitetta. Se olisi vuonna 24 noussut jo merkittävästi, muistaakseni noin 20 senttiä litralta, jos me ei oltaisi alennettu sitä. Ja jakeluvelvoite myös nousee mutta hyvin maltillisesti ja on 7,5 prosenttia alhaisempi vuonna 27 kuin olisi ollut aikaisemman lain mukaan. — Kiitos.

Riksdagen avslutade debatten och avbröt behandlingen av ärendet.